



Hoog Soeren, 10 december 2017

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer

Mevrouw K. Arib

**Per e-mailbericht: [voorzitter@tweedekamer.nl](mailto:voorzitter@tweedekamer.nl)**

**Betreft: Luchthavenbesluit Lelystad d.d. 12 maart 2015**

Geachte Voorzitter,

Ondergetekenden schrijven u namens Stichting Red de Veluwe. De Stichting heeft ten doel, kort samengevat, het trachten te voorkomen van geluidshinder en andere vormen van overlast, aantasting van het woon- en leefklimaat (gezondheid daaronder begrepen) en toerisme en veiligheidsincidenten als gevolg van (laag) overvliegende vliegtuigen boven Nederland, althans de provincie Gelderland. Bovendien het trachten te voorkomen en beperken van het instellen van (nieuwe) aanvlieg-, uitvlieg- en aansluitroutes, overvliegroutes en laagvliegroutes boven Nederland, althans boven Gelderland, mede met het oog op de bescherming van de hiervoor genoemde belangen. De Stichting is opgericht op 23 oktober 2017 en gevestigd te Hoog Soeren. De Stichting was een van de organisatoren van de manifestatie van 11 november jl. op de luchthaven Lelystad.

Zoals o.a. is gebleken op die manifestatie is bekend dat Stichting Red de Veluwe uiterst ongelukkig is met het voornemen van de Minister van I & W om Lelystad Airport te openen op 1 april 2019. Aanvankelijk was ons bezwaar alleen gericht tegen de voorgestelde aansluitroutes (de laagvliegroutes) die plotseling in juni 2017 bekend werden door de "Factsheet aansluitroutes Lelystad Airport". De afgelopen maanden is echter steeds duidelijker geworden dat de problemen rond de laagvliegroutes niet op zichzelf kunnen worden gezien. Zij zijn het uitvloeisel van het maatschappelijk inmiddels totaal achterhaalde Schiphol Mainport-beleid en het daarmee onlosmakelijk verbonden geschied van het Ministerie. Wij twijfelen inmiddels dan ook ernstig aan het nut Lelystad Airport aan te wijzen als overlooptmogelijkheid van Schiphol en aan de juridische haalbaarheid van het project. Enerzijds is sprake van ernstige MER-rekenfouten en anderzijds is sprake van Europeesrechtelijke onvolkomenheden rond de vaststelling van het Luchthavenbesluit Lelystad (Besluit van 12 maart 2015 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad, Stbl 2015 130), hierna "het Besluit". Wij zijn van mening dat het plan voor Lelystad Airport geheel moet worden heroverwogen. Dat betekent in onze optiek niet slechts uitstel van de vaststelling van de aansluitroutes, maar een principiële heroverweging van het Besluit zelf. Alleen op die manier kan de Minister tegemoet komen aan de massale



onrust en onvrede die in de afgelopen maanden de discussie over Lelystad Airport heeft beheerst, thans beheerst en naar te verwachten valt in steeds sterkere mate zal blijven beheersen.

## Drie pijlers

Ons pleidooi voor een principiële heroverweging van het Besluit is gegrond op drie pijlers:

- Verstrekking van gebrekkige informatie aan de Kamer in het aanloopproces naar het Besluit;
- technische en juridische fouten in de MER-rapportage, die aan het Besluit ten grondslag ligt;
- onvoldoende c.q. niet informeren van bewoners en andere belanghebbenden in de aanloop naar het Besluit.

## Gebrekkige informatie in de aanloop

(Ook) de Kamer had onvoldoende gegevens tot haar beschikking in 2009 bij het aannemen van de motie De Rouwe/Cramer, waarin gekozen is voor de locatie Lelystad Airport om Schiphol te ontlasten. Dat was toen zo en dat is later niet veel beter geworden. Destijds was alleen bij specialisten bekend hoe buitengewoon gecompliceerd en overvol het Nederlandse luchtruim is. Bovendien is belangrijke informatie onderbelicht gebleven. Een aantal voorbeelden: uitgangspunt was 45.000 vliegbewegingen per jaar, terwijl nu volgens LVNL (de luchtverkeersleiders) blijkt dat – na een voorzichtige opvoering van de frequentie m.i.v. 2019 – 10.000 vliegbewegingen in 2023 de absolute grens is bij de huidige luchtruimindeling die uit 1954 stamt. Die luchtverkeersleiders hebben zich al in 2009 tegen de plannen voor aanwijzing van Lelystad Airport uitgesproken, evenals de KLM. Dat is destijds ondergesneeuwd. In aanloop naar het luchthavenbesluit is aan de Tweede Kamer alleen informatie verschaft over de routevarianten binnen het MER gebied (Tweede Kamer 2013-2014, 31 936 nr 166). Dat er buiten het MER gebied langdurig laag gevlogen moet worden om Schiphol niet te hinderen staat nergens. Daarnaast is een rapport van TNO uit December 2014 over de gezondheidsrisico's van uitstoot van ultrafijnstof door grote vliegtuigen achtergehouden. Nog een punt: de Luchtmacht brengt sedert 2007 alle vogeltrek over Nederland in kaart: elk half uur, 24 uur per dag. Met die gegevens is destijds (en ook later) niets gedaan, ondanks de veiligheidsrisico's door vogelbotsingen. En dit zijn slechts enkele voorbeelden.



## Technische en juridische fouten in de MER-rapportage

Dankzij de vasthoudendheid van Leon Adegeest is duidelijk geworden dat de MER-rapportage ernstige technische tekortkomingen vertoont. Berekeningen moeten over en vervolgens opnieuw worden getoetst door de MER-commissie. Cruciaal is dat de MER-commissie geheel en al afhankelijk is van de informatie die zij van het Ministerie krijgt aangeleverd. Toenmalig Staatssecretaris Dijkema heeft de NLR als schuldige aangewezen voor die foute berekeningen. Stichting Red de Veluwe heeft op 18 oktober 2017 tijdens de informatiebijeenkomst voor de Provinciale Staten van Friesland de vertegenwoordigster van het ministerie de suggestie gedaan om het complete NLR-dossier (de opdracht van het ministerie, correspondentie, contacten van de NLR met ministerie en derden, alle concepten van de NLR en de definitieve versie) openbaar te maken. Dit om het ministerie de gelegenheid te geven het vertrouwen tussen de burgers en het ministerie te herstellen. Die suggestie vond een gewillig oor bij de loco-secretaris-generaal van het Ministerie, de heer J.H. Dronkers, na afloop van de manifestatie van 11 november 2017 op Lelystad Airport. Tot nu toe is helaas nog geen publicatie gevolgd.

Naar het zich laat aanzien lijkt de Minister intussen de lijn te volgen dat zij zou kunnen volstaan met –een beperkte reparatie van de bestaande MER-rapportage. Dat is ons inziens een misvatting. Niet alleen vanwege de door Leon Adegeest geconstateerde technische tekortkomingen, maar vooral ook omdat de oorspronkelijke MER-rapportage zich beperkt tot een deel van het project. Er is immers slechts gerapporteerd over de directe omgeving van de luchthaven Lelystad. De significante negatieve effecten van het (laag) vliegen buiten het ME- gebied zijn niet onderzocht. Dat is in strijd met de artikelen 2, 3, 5 lid 2 en 6 lid 2 van Richtlijn 2011/92/EU van de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. Op grond van deze bepalingen is de Minister gehouden ook de gebieden onder (een groot deel van) de aansluitroutes in de MER-rapportage te betrekken. Het is immers niet toegestaan de MER-rapportage te beperken tot slechts een deel van het project. Zie in dit verband ook het arrest van het Hof van Justitie van 16 september 2004, Zaak C-227/01. Het is voor de Stichting onbegrijpelijk dat ook de MER-commissie deze tekortkoming heeft laten passeren toen zij haar oordeel in 2014 naar buiten bracht (Advies van 5 september 2014 en van 12 november 2014: zie [www.Mercommissie.nl/afgeronde](http://www.Mercommissie.nl/afgeronde) adviezen).

Bovendien bevat de Nota van Toelichting bij het Besluit met name in de hoofdstukken 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 6.1 pertinente onjuistheden. Deze volgen uit de beperking van het MER-gebied, maar ook uit de veronderstelling dat de aansluitroutes op grote afstand van de Veluwe en de andere getroffen gebieden



zouden liggen. De onderzoeken op het gebied van natuur en milieu zijn gebaseerd op foutieve veronderstellingen.

## **Onvoldoende informatie**

Provincies, gemeentes, bedrijven, instellingen en bewoners zijn, net als u en de leden van de Kamer, volledig verrast door de aansluitroutes die na het advies van de Alderstafel en het Besluit uit de lucht zijn komen vallen in 2017. De civiele en militaire luchtverkeersleiders hebben die routes vastgesteld zonder op de omgeving te letten, zoals hun woordvoerder bevestigd heeft tijdens de voorlichtingsbijeenkomst in Ede op 27 september 2017. Zij waren overigens gebonden aan de randvoorwaarden die de regering gesteld heeft. Die voorwaarden maken het schier onmogelijk om aanvaardbare aansluitroutes te ontwerpen. Het Ministerie heeft na openbaarmaking die aansluitroutes een aantal malen aangepast, hoewel de toenmalige Staatssecretaris ze aanvankelijk heeft gepresenteerd als de enige juiste keus. Het vertrouwen tussen Ministerie en het publiek heeft ook daardoor een ernstige knauw gekregen.

Overigens is ook in juridisch opzicht de informatievoorziening van het publiek veel en veel te laat gekomen. Op grond van artikel 6 van Richtlijn 2011/92/EU had het Ministerie al in de aanloop naar het Besluit het publiek in Gelderland, Overijssel, Drenthe, Friesland, Flevoland en Noord-Holland van passende informatie moeten voorzien. Het Ministerie wist of had in elk geval moeten weten dat de vliegtuigen ernstige lawaaioverlast en andere negatieve milieueffecten zouden kunnen veroorzaken voor het publiek, met name in de genoemde provincies. Dat op dat moment de aanvlieg-, vertrek- en aansluitroutes nog niet bekend waren doet niet ter zake: de Europese MER-regels eisen dat het publiek de mogelijkheid moet krijgen zijn mening te geven voordat met het project een aanvang wordt gemaakt, aldus het Europese Hof van Justitie in zijn eerder genoemde arrest van 16 september 2004.

## **Samenvatting**

Het voorgaande overziende zijn wij ontdaan door de manier waarop de Regering in de periode voor 2015 en daarna de Kamer en het publiek (burgers, bedrijven, instellingen, gemeentes, provincies) heeft geïnformeerd. Dat is niet aanvaardbaar, niet voor Stichting Red de Veluwe, niet voor het publiek en niet voor uw Kamer.



## Conclusie

Wij stellen vast dat er geen draagvlak meer kan bestaan voor het Luchthavenbesluit Lelystad waaraan zo veel evidente tekortkomingen kleven. Idealiter moet de Kamer de Minister middels een motie geen andere keus laten dan het Besluit met onmiddellijke ingang in te trekken. Mocht de kamer dat een brug te ver gaan, dan ligt voor de hand dat de Kamer de Minister vraagt de opening van luchthaven Lelystad uit te stellen totdat zowel de herindeling van het luchtruim voltooid is als er een oplossing gevonden is tegen laagvliegen die wel op voldoende draagvlak kan rekenen van de bewoners, bedrijven, instellingen en gemeentes op de Veluwe en in de getroffen provincies, evenals van die provincies zelf. Dat houdt dus ook in dat de Kamer geen tussentijdse medewerking verleent aan de totstandkoming van de aanvlieg-, uitvlieg- en laagvliegroutes. Verder dringen wij er bij u op aan dat de Kamer in die motie van de Minister verlangt dat zij het luchtvaartbeleid heroverweegt gezien de brede maatschappelijke onrust die inmiddels bestaat. Tenslotte: het is evident dat de herziening van het luchtruim nu daadwerkelijk en voortvarend ter hand genomen moet worden. Wij verzoeken de Kamer dan ook er in een motie bij de Minister op aan te dringen dat zij opdracht geeft dat proces met onmiddellijke ingang met kracht en voortvarendheid af te ronden en uw Kamer maandelijks verslag te doen van de voortgang en de stand van zaken.

Hoogachtend ,

namens Stichting Red de Veluwe,

Robert Tieskens (voorzitter)

Heleen s'Jacob (secretaris)

Hylke Brandsma (penningmeester)

Robert Tieskens, Hoog Soeren 60, 7346 AD Hoog Soeren, [rwtieskens@gmail.com](mailto:rwtieskens@gmail.com), tel. 055-3554088/0623470421 en Hylke Brandsma, Hoog Soeren 34, 7346 AJ Hoog Soeren, [hcbbrandsma@gmail.com](mailto:hcbbrandsma@gmail.com), tel. 055-5191254/0651351433 zijn te allen tijde bereid nadere toelichting en informatie te geven, indien gewenst.